Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (peto vijeće)

15. srpnja 2021.*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Željeznički prijevoz – Direktiva 2012/34/EU – Jedinstveni Europski željeznički prostor – Članak 13. stavci 2. i 6. – Pristup uslužnim objektima i uslugama povezanima sa željeznicom – Uredba (EU) 2017/2177 – Prenamjena objekta – Ovlasti regulatornog tijela”

U predmetu C-60/20,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputila Administratīvā apgabaltiesa (Okružni upravni sud, Latvija), odlukom od 30. siječnja 2020., koju je Sud zaprimio 5. veljače 2020., u postupku

„Latvijas dzelzceļš” VAS

protiv

Valsts dzelzceļa administrācija,

uz sudjelovanje:

„Baltijas Ekspresis” AS,

SUD (peto vijeće),

u sastavu: E. Regan, predsjednik vijeća, M. Ilešič, E. Juhász (izvjestitelj), C. Lycourgos i I. Jarukaitis, suci,

nezavisni odvjetnik: M. Campos Sánchez-Bordona,

tajnik: A. Calot Escobar,

uzimajući u obzir pisani postupak,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

– za „Latvijas dzelzceļš” VAS, D. Driče, *advokāte*,

– za Valsts dzelzceļa administrācija, J. Zālītis i J. Zicāns,

* Jezik postupka: latvijski

– za „Baltijas Ekspresis” AS, O. Jonāns, *advokāts*,

– za Europsku komisiju, u početku L. Ozola, C. Vrignon i W. Mölls, a zatim L. Ozola i C. Vrignon, u svojstvu agenata,

saslušavši mišljenje nezavisnog odvjetnika na raspravi održanoj 25. veljače 2021.,

donosi sljedeću

Presudu

1 Predmetni zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje članka 13. stavaka 2. i 6. Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora (SL 2012., L 343, str. 32.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 25., str. 136. i ispravci SL 2015., L 67, str. 32. i SL 2016., L 210, str. 150.) i članka 15. stavaka 5. i 6. Provedbene uredbe Komisije (EU) 2017/2177 od 22. studenoga 2017. o pristupu uslužnim objektima i uslugama povezanima sa željeznicom (SL 2017., L 307, str. 1.).

2 Zahtjev je upućen u okviru spora između društva „Latvijas Dzelzceļš” VAS i Valsts dzelzceļa administrācije (Nacionalna uprava za željeznice, Latvija) (u daljnjem tekstu: željeznička uprava) povodom odluke potonje da se Latvijas Dzelzceļšu, u svojstvu upravitelja javne željezničke infrastrukture u Latviji, naloži da osigura pristup željezničkom prijevozniku „Baltijas Ekspresis” AS depou u Ventspilsu (Latvija) kao „uslužnom objektu” u smislu propisa koji se primjenjuje u području željezničkog prijevoza.

Pravni okvir

Pravo Unije

Direktiva 2012/34

3 Članak 3. Direktive 2012/34, naslovljen „Definicije”, određuje:

„Za potrebe ove Direktive, primjenjuju se sljedeće definicije:

[…]

(11) ‚uslužni objekt' znači postrojenje, uključujući zemljište, zgrade i opremu, koj[e] je posebno opremljen[o], u cjelini ili dijelom, za pružanje jedne ili više usluga iz točaka 2. do 4. Priloga II.;

(12) ‚operator uslužnog objekta' znači javno ili privatno tijelo odgovorno za upravljanje jednim ili više uslužnih objekata ili za pružanje željezničkim prijevoznicima jedne ili više usluga iz točaka 2. do 4. Priloga II.;

[…]”

4 Člankom 13. navedene direktive, naslovljenim „Uvjeti za pristup uslugama”, u stavcima 2. i 6. propisuje se:

„2. Operatori uslužnih objekata pružaju svim željezničkim prijevoznicima na nediskriminirajući način pristup objektima iz točke 2. Priloga II., uključujući pristup prugom do uslužnih objekata, kao i pristup uslugama koje se pružaju u tim objektima.

[…]

6. Ako se uslužni objekt iz točke 2. Priloga II. ne koristi barem dvije godine za redom a željeznički prijevoznici su pokazali interes za pristup tom objektu operatoru tog uslužnog objekta na temelju iskazane potrebe, vlasnik objekta objavljuje [da se] objekt u cijelosti ili u dijelu daje u zakup ili leasing kao željeznički uslužni objekt, osim ako operator uslužnog objekta dokaže da ga niti jedan željeznički prijevoznik ne može koristiti zbog postupka prenamjene koji je u tijeku.”

5 Članak 27. navedene direktive, naslovljen „Izvješće o mreži”, glasi:

„1. Upravitelj infrastrukture dužan je, nakon savjetovanja sa zainteresiranim strankama, sastaviti i objaviti izvješće o mreži koje je dostupno uz naknadu koja nije veća od troška objave tog izvješća. Izvješće o mreži se objavljuje na barem dva službena jezika [Europske] [u]nije. Sadržaj izvješća o mreži dostupan je besplatno u elektronskom obliku na internetskom portalu upravitelja infrastrukture i može mu se pristupiti putem javnog internetskog portala. Internetski portal uspostavljaju upravitelji infrastrukture u okviru suradnje u skladu s člancima 37. i 40.

2. Izvješće o mreži sadrži opis infrastrukture koja je dostupna željezničkim prijevoznicima te podatke o uvjetima za pristup mjerodavnoj željezničkoj infrastrukturi. Izvješće o mreži sadrži i podatke o uvjetima pristupa uslužnim objektima koji su povezani s mrežom upravitelja infrastrukture i uvjetima pružanja usluga u tim objektima ili navodi gdje su takvi podaci dostupni besplatno u elektronskom obliku. Sadržaj izvješća o mreži propisan je u Prilogu IV.

3. Izvješće o mreži se prema potrebi ažurira i mijenja.

4. Izvješće o mreži objavljuje se najkasnije četiri mjeseca prije roka za predavanje zahtjeva za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta.”

6 Prilog II. Direktivi 2012/34, koji sadržava popis „[u]slug[a] koje se pružaju željezničkim prijevoznicima (iz članka 13.)”, u točki 2. propisuje:

„Pristup, uključujući pristup prugom, mora se dati sljedećim uslužnim objektima, ako postoje, te uslugama koje se pružaju u tim objektima:

(a) putničkim kolodvorima, kolodvorskim zgradama i drugim objektima, uključujući zaslone za prikaz informacija o vlakovima i odgovarajuće mjesto za usluge izdavanja karata;

(b) robnim terminalima;

(c) ranžirnim kolodvorima i objektima za formiranje vlakova, uključujući objekte za manevriranje;

(d) garažnim kolosijecima;

(e) objektima za održavanje, osim objekata za pojačano održavanje posebno namijenjenih za vlakove velikih brzina ili druge vrste željezničkih vozila za koje su potrebni posebni objekti;

(f) ostalim tehničkim objektima, uključujući objekte za čišćenje i pranje;

(g) objektima pomorskih luka i luka unutarnjih voda koje su povezane sa željezničkom mrežom;

(h) objektima za servisiranje;

(i) objektima za opskrbu gorivom i opskrbu gorivom u tim objektima, za što se naknade prikazuju zasebno na računima."

Provedbena uredba 2017/2177

7 Provedbena uredba 2017/2177 donesena je na temelju članka 13. stavka 9. Direktive 2012/34.

8 Članak 17. te direktive, naslovljen „Stupanje na snagu", određuje:

„Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se od 1. lipnja 2019.

Međutim, članak 2. primjenjuje se od 1. siječnja 2019."

Latvijsko pravo

9 Dzelzceļa likums (Zakon o željeznicama) od 1. travnja 1998. (*Latvijas Vēstnesis*, 1998., br. 102/105), u verziji primjenjivoj na glavni postupak (u daljnjem tekstu: Zakon o željeznicama), prenosi Direktivu 2012/34 u latvijsko pravo.

10 Točke 26. i 27. članka 1. Zakona o željeznicama definiraju pojmove koji se u tom zakonu koriste na sljedeći način:

„26. ‚uslužni objekt' znači postrojenje (uključujući zemljište, zgrade i opremu) koje je posebno opremljeno, u cjelini ili dijelom, za pružanje jedne ili više usluga iz članka 12.[1] drugog, trećeg ili četvrtog stavka ovog zakona;

27. ‚operator uslužnog objekta' znači bilo koji poduzetnik ili njegova strukturna jedinica odgovorna za upravljanje jednim ili više uslužnih objekata ili za pružanje željezničkim prijevoznicima jedne ili više usluga iz članka 12.[1] drugog, trećeg ili četvrtog stavka ovog zakona;

[…]"

11 Člankom 12.[1] stavkom 2. Zakona o željeznicama propisuje se da operatori uslužnih objekata osiguravaju svim prijevoznicima, na nediskriminirajući način, pristup (uključujući pristup pruzi) sljedećim uslužnim objektima i, po potrebi, uslugama koje se pružaju u sljedećim objektima:

„5. objektima za održavanje, osim objekata za pojačano održavanje posebno namijenjenih za različite vrste vozila za koje su potrebni posebni objekti;

6. ostalim tehničkim objektima, uključujući objekte za čišćenje i pranje željezničkih vozila.”

12 Članak 12.[2] stavak 7. Zakona o željeznicama propisuje da ako se uslužni objekt iz članka 12.[1] drugog stavka tog zakona nije koristio barem dvije godine zaredom, a prijevoznici su pokazali interes za pristup tom objektu operatoru tog uslužnog objekta na temelju iskazane potrebe, vlasnik objekta objavljuje da se objekt u cijelosti ili u dijelu daje u zakup ili u leasing kao uslužni objekt, osim ako operator tog uslužnog objekta ne dokaže da ga prijevoznik ne može koristiti zbog postupka prenamjene koji je u tijeku.

13 Članak 12.[2] stavak 8. Zakona o željeznicama određuje da ako se uslužni objekt iz članka 12.[1] drugog stavka tog zakona nije koristio najmanje dvije uzastopne godine, njegov vlasnik može objaviti da je objekt raspoloživ za zakup ili leasing ili pak za prodaju kao uslužni objekt, u cijelosti ili djelomično. Ako u roku od tri mjeseca od te obavijesti nije dostavljena nijedna ponuda, operator uslužnog objekta ima pravo zatvoriti ga obavještavajući željezničku upravu i upravitelja javne željezničke infrastrukture najmanje tri mjeseca unaprijed.

Glavni postupak i prethodna pitanja

14 Od 2002. Latvijas Dzelzceļš davao je u zakup zgradu spremišta za lokomotive u Ventspilsu, čiji je vlasnik, društvu Baltijas Ekspresis.

15 Dana 20. lipnja 2016. ugovor o zakupu koji se odnosio na tu zgradu produljen je do 30. travnja 2028. Tim je ugovorom bilo predviđeno da Latvijas Dzelzceļš ima jednostrano pravo raskida ako zbog nepredviđenih razloga mora koristiti navedenu zgradu za vlastitu uporabu.

16 Prema navedenom ugovoru o zakupu, zgrada o kojoj je riječ u glavnom postupku bila je unajmljena kao uredski prostor i u svrhu obavljanja gospodarskih djelatnosti. Baltijas Ekspresis tamo se bavio djelatnošću održavanja i popravka lokomotiva.

17 Latvijas Dzelzceļš je 5. rujna 2017., želeći prenamijeniti tu zgradu za vlastitu uporabu, u ovom slučaju za skladištenje vozila korištenih za održavanje željezničke infrastrukture, u svojstvu upravitelja javne željezničke infrastrukture obavijestio Baltijas Ekspresis o jednostranom raskidu ugovora o zakupu o kojem je riječ u glavnom postupku.

18 Baltijas Ekspresis je 18. rujna 2017. podnio prigovor željezničkoj upravi smatrajući da je, uzimajući u obzir svoje svojstvo prijevoznika i operatora uslužnog objekta u smislu članka 1. točke 26. Zakona o željeznicama, taj raskid predstavljao povredu tržišnog natjecanja i načela nediskriminacije jer je, među ostalim, sprečavao učinkovito i razumno funkcioniranje i pristup navedenoj službi te je tražio od te uprave da ne odobri raskidanje navedenog ugovora o zakupu.

19 Svojom odlukom od 5. prosinca 2017. željeznička uprava naložila je Latvijas Dzelzceļšu da osigura pristup depou u Ventspilsu kao uslužnom objektu i uslugama koje se tamo pružaju, navedenima u članku 12.[1] stavku 2. točkama 5. i 6. Zakona o željeznicama. U skladu s tom odlukom nije važno to što Baltijas Ekspresis u zakupljenim prostorima obavlja djelatnosti samo za sebe. Navedena odluka potvrđuje da to društvo pruža usluge za vlastito poslovanje, u smislu članka 3. točke 8. Provedbene uredbe 2017/2177, tako da prekid aktivnosti predmetnog uslužnog objekta treba ocjenjivati s obzirom na odredbe kojima se ograničava pravo na zatvaranje uslužnog objekta, do kojeg može doći tek po isteku dvogodišnjeg razdoblja nakon što je predmetni uslužni objekt prestao biti korišten.

20 Latvijas Dzelzceļš najprije je podnio tužbu za poništenje navedene odluke pred administratīvā rajona tiesom (Općinski upravni sud, Latvija), a zatim je podnio žalbu protiv odluke o odbijanju te tužbe pred Administratīvā apgabaltiesom (Okružni upravni sud, Latvija), sudom koji je uputio zahtjev u ovom predmetu.

21 Taj sud smatra da je depo u Ventspilsu „uslužni objekt" u smislu članka 3. točke 11. Direktive 2012/34 s obzirom na to da taj depo ispunjava tehničke zahtjeve koji mu omogućuju obavljanje usluga. Naprotiv, smatra da Baltijas Ekspresis ne pruža usluge za vlastito poslovanje u smislu članka 3. točke 8. Provedbene uredbe 2017/2177 niti pruža usluge drugim željezničkim prijevoznicima. Iz toga zaključuje da se predmetna zgrada mora smatrati neiskorištenim uslužnim objektom, čiji se zakup ili prenamjena uređuju člankom 13. stavkom 6. Direktive 2012/34 i člankom 15. Provedbene uredbe 2017/2177.

22 Prema mišljenju suda koji je uputio zahtjev, Latvijas Dzelzceļš ne može se smatrati operatorom uslužnog objekta iz glavnog postupka s obzirom na to da to društvo nije zaduženo za priopćavanje informacija niti odlučivanje o zahtjevima za pristup uslugama pruženima u depou u Ventspilsu.

23 Iako priznaje da se situacija o kojoj je riječ u glavnom postupku razlikuje od one iz članka 13. stavka 6. Direktive 2012/34 kao i iz članka 15. stavaka 5. i 6. Provedbene uredbe 2017/2177, sud koji je uputio zahtjev smatra da analiza tih odredbi ipak dovodi do zaključka da, u kontekstu raskida ugovora o zakupu, interes željezničkog prijevoznika da nastavi sa zakupom prostora mora prevladati nad interesima vlasnika tog prostora. Navedene odredbe ipak ne omogućavaju zaključak da vlasnik navedenog prostora ne može zakupnika obavijestiti o raskidu ugovora o zakupu jer se njime želi koristiti za vlastite potrebe.

24 Nadalje, prema mišljenju suda koji je uputio zahtjev, ako operator predmetnog uslužnog objekta može taj objekt prenamijeniti, nema uvjerljivog argumenta kojim bi se opravdalo to da vlasnik tog objekta ne može ni raskinuti ugovor o zakupu tog objekta kako bi ga naknadno prenamijenio jer ne postoji relevantna razlika između tih dviju situacija.

25 U tim je okolnostima Administratīvā apgabaltiesa (Okružni upravni sud) odlučila prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeća prethodna pitanja:

„1. Može li se članak 13. stavci 2. i 6. Direktive 2012/34 (članak 15. stavci 5. i 6. [Provedbene] [u]redbe 2017/2177) primijeniti na način da regulatorno tijelo [može] vlasniku infrastrukture koji nije operator uslužnog objekta naložiti obvezu osiguranja pristupa uslugama?

2. Treba li članak 13. stavak 6. Direktive 2012/34 (članak 15. stavke 5. i 6. [Provedbene] [u]redbe 2017/2177) tumačiti na način da se njime vlasniku zgrade omogućuje da raskine ugovor o zakupu i prenamijeni uslužni objekt?

3. Treba li članak 13. stavak 6. Direktive 2012/34 (članak 15. stavke 5. i 6. [Provedbene] [u]redbe 2017/2177) tumačiti na način da se njime regulatorno tijelo obvezuje samo na to da provjeri je li operator uslužnog objekta (u predmetnom slučaju vlasnik uslužnog objekta) zaista odlučio prenamijeniti ga?"

Dopuštenost zahtjeva za prethodnu odluku

26 Prema Latvijas Dzelzceļšu, sud koji je uputio zahtjev pogrešno je kvalificirao depo u Ventspilsu kao „uslužni objekt” u smislu Direktive 2012/34. Baltijas Ekspresis i željeznička uprava smatraju pak da je pogrešno smatrati, kao što to čini sud koji je uputio zahtjev, da se taj objekt ne koristi u smislu članka 13. stavka 6. te direktive.

27 U tom pogledu valja utvrditi da ocjena takvih argumenata zahtijeva tumačenje odredaba prava Unije i stoga je neodvojivo povezana s odgovorom koji valja dati na zahtjev za prethodnu odluku. Stoga, ti argumenti ne mogu dovesti do nedopuštenosti tog zahtjeva (vidjeti po analogiji presudu od 3. prosinca 2019., Iccrea Banca, C-414/18, EU:C:2019:1036, t. 30. i navedenu sudsku praksu).

28 U tim uvjetima valja utvrditi da je zahtjev za prethodnu odluku dopušten.

Primjenjivost Provedbene uredbe 2017/2177

29 Odluka željezničke uprave o kojoj je riječ u glavnom postupku donesena je 5. prosinca 2017., dok je Provedbena uredba 2017/2177, u skladu s njezinim člankom 17., stupila na snagu 13. prosinca 2017. i primjenjuje se od 1. lipnja 2019., osim njezina članka 2. koji se primjenjuje od 1. siječnja 2019.

30 U tom pogledu sud koji je uputio zahtjev smatra da, iako je ta odluka donesena prije datuma stupanja na snagu te provedbene uredbe, njezini praktični učinci nastavljaju se i nakon tog datuma. No, budući da se glavni postupak odnosi na poništenje navedene odluke, valja utvrditi da Provedbena uredba 2017/2177 nije primjenjiva *ratione temporis* na taj spor.

O prethodnim pitanjima

Prvo pitanje

31 Svojim prvim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti želi znati treba li članak 13. stavke 2. i 6. Direktive 2012/34 tumačiti na način da obvezu pružanja svim željezničkim prijevoznicima, na nediskriminirajući način, pristupa uslužnim objektima u smislu članka 3. točke 11. te direktive, koji su navedeni u njezinu Prilogu II. točki 2., regulatorno tijelo može nametnuti ne samo operatorima uslužnih objekata nego i vlasnicima takvih objekata koji nisu operatori.

32 U skladu s člankom 13. stavkom 2. Direktive 2012/34, operatori uslužnih objekata pružaju svim željezničkim prijevoznicima na nediskriminirajući način pristup, uključujući pristup prugom, objektima iz Priloga II. točke 2. i pristup uslugama koje se pružaju u tim objektima.

33 Pojam „operator uslužnog objekta” definiran je u članku 3. točki 12. Direktive 2012/34 kao javno ili privatno tijelo odgovorno za upravljanje jednim ili više uslužnih objekata ili za pružanje željezničkim prijevoznicima jedne ili više usluga iz točaka 2. do 4. Priloga II. toj direktivi. Posljedično, tom se definicijom uzima u obzir samo priroda djelatnosti operatora uslužnog objekta i pružatelja željezničkih usluga, pri čemu se ne uzima u obzir je li javno ili privatno tijelo koje koristi uslužni objekt njegov vlasnik.

34 Prema tome, suprotno onomu što tvrdi željeznička uprava, članak 13. stavak 2. Direktive 2012/34 ne može se tumačiti na način da obveza osiguravanja nediskriminirajućeg pristupa uslužnim objektima također tereti i vlasnika predmetnog objekta kada se on ne može smatrati njegovim operatorom u smislu članka 3. točke 12. te direktive.

35 Ta ocjena nije opovrgnuta člankom 13. stavkom 6. navedene direktive. Naime, tom se odredbom vlasnicima takvih objekata nalaže samo obveza da javno objave da je korištenje tih objekata dostupno za zakup ili leasing kada su ispunjeni uvjeti navedeni u toj odredbi.

36 S obzirom na prethodna razmatranja, na prvo pitanje valja odgovoriti tako da članak 13. stavke 2. i 6. Direktive 2012/34 treba tumačiti na način da se obveza pružanja svim željezničkim prijevoznicima, na nediskriminirajući način, pristupa uslužnim objektima u smislu članka 3. točke 11. te direktive, koji su navedeni u njezinu Prilogu II. točki 2., ne može nametnuti vlasnicima takvih objekata koji nisu njihovi operatori.

Drugo pitanje

37 Svojim drugim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 13. stavak 6. Direktive 2012/34 tumačiti na način da omogućava vlasniku zgrade u kojoj se nalazi uslužni objekt u smislu članka 3. točke 11. te direktive da okonča ugovor o zakupu koji se odnosi na tu zgradu kako bi ju prenamijenio za vlastito korištenje.

38 Uvodno valja podsjetiti na to da, u svrhu primjene Direktive 2012/34, „uslužni objekt” u smislu njezina članka 3. točke 11. znači postrojenje, uključujući zemljište, zgrade i opremu, koje je posebno opremljeno, u cjelini ili dijelom, za pružanje jedne ili više usluga iz točaka 2. do 4. Priloga II. navedenoj direktivi.

39 Ta definicija pojma „uslužni objekt” temelji se na objektivnom kriteriju, odnosno na kriteriju tehničke sposobnosti infrastrukture za pružanje određenih usluga, i ne određuje kriterij koji se odnosi na korisnike tih usluga. Takav kriterij ne ovisi ni o naravi ili kvalifikaciji pravnog temelja na osnovi kojeg se takav objekt koristi ni o identitetu korisnika navedenih usluga.

40 Stoga, činjenica da samo željeznički prijevoznik koji upravlja infrastrukturom koristi te iste usluge nije prepreka zaključku da ta infrastruktura predstavlja „uslužni objekt” u smislu članka 3. točke 11. Direktive 2012/34.

41 U ovom slučaju, iz zahtjeva za prethodnu odluku proizlazi da je objekt koji je predmet glavnog postupka bio opremljen kako bi Baltijas Ekspresis tamo mogao obavljati aktivnosti vezane uz održavanje i popravak lokomotiva, koje su obuhvaćene uslugama iz navedenog Priloga II. točaka 2. do 4. Stoga, kao što je to utvrdio sud koji je uputio zahtjev, depo u Ventspilsu jest „uslužni objekt” u smislu članka 3. točke 11. Direktive 2012/34.

42 U svrhu odluke mora li se infrastruktura smatrati „uslužnim objektom” nisu relevantne, s jedne strane, ni kvalifikacija dana tom objektu u ugovoru o zakupu ni, s druge strane, okolnost da se ta infrastruktura nalazi ili ne nalazi u izvješću o mreži iz članka 27. Direktive 2012/34. Taj dokument navodi određene podatke o karakteristikama infrastrukture stavljene na raspolaganje željezničkim prijevoznicima i precizira, među ostalim, kao što to navodi stavak 2. tog članka, uvjete pristupa uslužnim objektima vezanima za mrežu upravitelja infrastrukture i pružanja usluga u tim objektima. Međutim, ni iz te odredbe ni iz Priloga IV. toj direktivi, u kojem se detaljno navodi sadržaj izvješća o mreži, ne proizlazi da je upis infrastrukture u taj dokument nužan uvjet da bi se

takva infrastruktura kvalificirala kao „uslužni objekt” u smislu članka 3. točke 11. navedene direktive. Naime, iako taj članak 27. nalaže da se u izvješću o mreži navedu postojeći uslužni objekti, ne može se tvrditi da propust u tom pogledu može imati za učinak dovođenje u pitanje postojanja takvog uslužnog objekta.

43 Valja primijetiti da primjena članka 13. stavka 6. Direktive 2012/34, kao što to proizlazi iz njegova teksta, pretpostavlja, među ostalim, da predmetni uslužni objekt nije bio korišten najmanje dvije uzastopne godine.

44 U tom pogledu sud koji je uputio zahtjev u biti smatra da, s obzirom na to da Baltijas Ekspresis u uslužnom objektu o kojem je riječ u glavnom postupku ne pruža usluge u korist drugih željezničkih prijevoznika niti daje pristup tom objektu takvim prijevoznicima, predmetnu infrastrukturu treba smatrati uslužnim objektom koji se ne koristi u smislu članka 13. stavka 6. Direktive 2012/34.

45 Međutim, kao što je to istaknuo nezavisni odvjetnik, osobito u točkama 63. i 67. svojeg mišljenja, takva razmatranja ne mogu dovesti do zaključka da se uslužni objekt ne koristi u smislu te odredbe, iako se tamo pružaju usluge operatoru tog objekta.

46 Naime, iako se, kao što je to navedeno u točki 32. ove presude, člankom 13. stavkom 2. te direktive operatoru uslužnog objekta nalaže da željezničkim prijevoznicima osigura nediskriminirajući pristup tom objektu i uslugama koje se ondje pružaju, iz toga ipak ne proizlazi da se korištenje uslužnog objekta može utvrditi samo pod uvjetom da ga koriste željeznički prijevoznici različiti od operatora predmetnog objekta.

47 Takvo tumačenje potvrđuje i cilj članka 13. stavka 6. Direktive 2012/34, kako proizlazi iz točke 4.4. obrazloženja Prijedloga direktive Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora od 17. rujna 2010. (COM(2010) 475 *final*). S obzirom na to obrazloženje valja primijetiti da je cilj te odredbe spriječiti situaciju u kojoj uslužni objekt, iako može udovoljiti iskazanim potrebama, nakon određenog razdoblja nastavi ne obavljati aktivnost. Međutim, to ne može biti slučaj s objektom u kojem se usluge pružaju njegovu operatoru.

48 Imajući na umu informacije podnesene Sudu iz kojih proizlazi da je u predmetu iz glavnog postupka Baltijas Ekspresis kontinuirano od 2002. iskorištavao depo u Ventspilsu za vlastite željezničke potrebe, taj depo treba smatrati uslužnim objektom koji se koristi.

49 Iz toga slijedi da se člankom 13. stavkom 6. Direktive 2012/34, time što se tom odredbom pretpostavlja da predmetni uslužni objekt nije bio korišten najmanje dvije uzastopne godine, ne uređuje situacija poput one o kojoj je riječ u glavnom postupku.

50 Iz toga proizlazi da se mogućnost da vlasnik infrastrukture o kojoj je riječ u glavnom postupku na temelju nacionalnog prava raskine ugovor o zakupu te infrastrukture i prenamijeni ga, u svakom slučaju ne može ocjenjivati na temelju članka 13. stavka 6. Direktive 2012/34.

51 S obzirom na navedeno, na drugo pitanje valja odgovoriti tako da članak 13. stavak 6. Direktive 2012/34 treba tumačiti na način da se ne primjenjuje na situaciju u kojoj vlasnik zgrade u kojoj se nalazi uslužni objekt u smislu članka 3. točke 11. te direktive, koji se koristi, želi okončati ugovor o zakupu koji se odnosi na tu zgradu kako bi ju prenamijenio za vlastitu uporabu.

Treće pitanje

52 Budući da sud koji je uputio zahtjev svojim trećim pitanjem pita Sud o tumačenju članka 13. stavka 6. Direktive 2012/34, uzimajući u obzir odgovor na drugo pitanje nije potrebno na njega odgovoriti.

Troškovi

53 Budući da ovaj postupak ima značaj prethodnog pitanja za stranke glavnog postupka pred sudom koji je uputio zahtjev, na tom je sudu da odluči o troškovima postupka. Troškovi podnošenja očitovanja Sudu, koji nisu troškovi spomenutih stranaka, ne nadoknađuju se.

Slijedom navedenog, Sud (peto vijeće) odlučuje:

1. **Članak 13. stavke 2. i 6. Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora treba tumačiti na način da se obveza pružanja svim željezničkim prijevoznicima, na nediskriminirajući način, pristupa uslužnim objektima u smislu članka 3. točke 11. te direktive, koji su navedeni u njezinu Prilogu II. točki 2., ne može nametnuti vlasnicima takvih objekata koji nisu njihovi operatori.**

2. **Članak 13. stavak 6. Direktive 2012/34 treba tumačiti na način da se ne primjenjuje na situaciju u kojoj vlasnik zgrade u kojoj se nalazi uslužni objekt u smislu članka 3. točke 11. te direktive, koji se koristi, želi okončati ugovor o zakupu koji se odnosi na tu zgradu kako bi ju prenamijenio za vlastitu uporabu.**

Potpisi